



**Romantisch:
RhB im Freiland-Schnee**

**Kritisch:
Fahrzeug-Optimierung
Praktisch:
Preiswerter Selbstbau-Regler**

● IM TREND: STROMABNEHMER DBS 54 ● IM WALD: SHAY-
LOKOMOTIVEN ● IM MUSEUM: EISENBAHNEN VON BING

Langsamfahrt erwarten

Vor sechs Wochen schloß die Internationale Modellbahn-Ausstellung in Köln mit einem neuen Besucher-Rekord ihre Pforten; in sechs Wochen öffnen sich die Tore zur Nürnberger Spielwarenmesse, die bislang noch stets mit einer neuen Super-Zahl aufzuwarten mußte.

Anlaß zu ungetrübter Freude also? Herrliche Zeiten? Das Modellbahner-Leben ein immerwährendes rauschendes Fest, vom Kölner Kollektiv-Erlebnis direkt unter den Nürnberger Neuheiten-Trichter? Schön wär's – oder nicht?

Eben nicht. Trotz so mancher goldenen Lok, die hier und dort den Neuheiten-Prospekten edlen Glanz verleihen soll: Der Goldesel ist, allen Fortschritten der Gentechnik zum Trotz, noch nicht geboren.

Hätten ihn die Hersteller, würden sie kaum Hunderttausende in Modelle investieren, die anschließend von Presse und Publikum penibelst zerpfückt werden. Wozu der Ärger? It's better on the Bahamas...

Hätten ihn die Händler, würden sie sich den Teufel um niedrigpreisige Versender und hochtrabende Verbraucher scheren. Warum der Streß? It's better on the Bahamas...

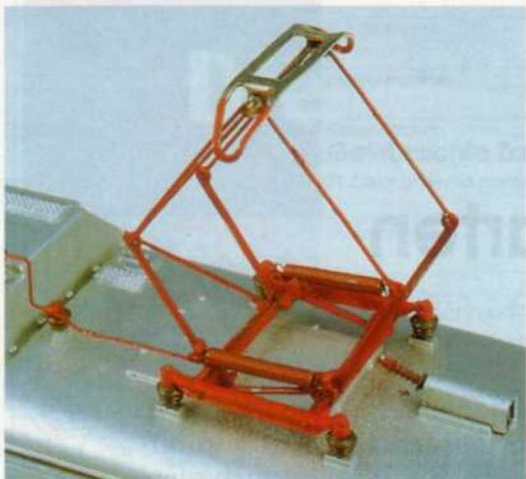
Hätten ihn die Modellbahner, würden sie sich noch länger mit murksenden Herstellern und maroden Händlern herumschlagen? Ach was: It's better on the Bahamas...

(Weitflieger wissen: Auf den Bahamas gibt es keine Eisenbahn – nicht einmal eine Nassauische Kleinbahn. Manchen gelten sie darob als Inseln der Seligen.)

Zurück in den deutschen Winter: Wer jetzt auf überquellende Füllhörner hofft, voll von immer neuen, immer schöneren (und zwangsläufig immer teureren) Modellen, wird sich wahrscheinlich getäuscht sehen. Mehr als zwei, drei echte Neuheiten pro Hersteller zu verlangen, wäre ökonomisch unbillig und hieße die Zeichen der Zeit, hieße die reale Rezession und ihre Folgen verkennen. Verbesserungen und Varianten sind Trumpfkarten, die findige Firmen schon im Ärmel haben. Und wer unbedingt bangen mag, kann dies mit den ostdeutschen Herstellern tun und seine Sorgen in Solidarität bei der Kaufentscheidung umsetzen.

Unterwegs von Köln nach Nürnberg: Die Eisenbahn zieht die kontrollierte Langsamfahrt allemal dem Anhalten und erneuten Anfahren vor; vorbildorientierte Modellbahner wissen das.

Michael Meinhold



Dem Stromabnehmer DBS 54 nähern wir uns auf Seite 34. Wir beschreiben die Entwicklung und Funktion des Vorbilds und zeigen auf, wie das Roco-Modell verfeinert werden kann.

Die RhB-Station „Surava“ baute Dr. Herbert Cadosch im Maßstab 1:22,5 (ab Seite 8); wertvolle Tips für den Bau von Gartenbahnen gibt er ab Seite 74.

Ein interessantes Kapitel Verkehrsgeschichte stellt die Privatisierung der Elbe-Weser-Bahn dar; wir berichten ab Seite 53.

Die H0-Anlage des Herrn Fritsche weist einige Besonderheiten auf. Sein Bericht beginnt auf Seite 28.



MIBA

MINIATURBAHNEN

1/93

**ZUR SACHE**

3

LESERBRIEFE

6

MODELLBAHN-ANLAGEN

Wintertaugliche Gartenanlage:

Station Surava

8

Fritsches Vierte

28

AUSSTELLUNGENSonderausstellung im
Spielzeugmuseum:

Bing: Es war einmal...

16

Köln 1992:

Und die Massen strömten...

58

MODELLBAHN-GRUNDLAGEN

Konzepte und Detaillösungen:

Optimierung von

Modellfahrzeugen (2)

20

VORBILD + MODELL

Spezialitäten - nicht nur im

„Spielzeugring“:

Klappdeckelpärchen

KK 06 in Epoche 3

32

DBS 54 der DB:

Stromabnehmer

– vom Feinsten

34

Born In The U.S.A.:

Heisler, Climax, Shay

66

UMBAU-PRAXIS

Bemos BVZ-Reisezugwagen:

Herausgeputzt

40

Kosmetik für LGB-Fahrzeuge

74

VORBILD

Gleisplan des Monats:

Bahnhof Hesedorf

53

Die Elbe-Weser-Bahn
übernimmt

Bundesbahnstrecken:

Neue Aufgaben für die EVB

54

ELEKTROTECHNIK

Weitere Fragen und

Antworten zu MTRACK

72

Langsam fahren für wenig Geld 82

ANLAGENPLANUNG

Mit Rolf Knipper von

Laufach nach Heigenbrücken:

Die Spessart-Rampe in N

78

NEUHEITEN

14

84

PANORAMA

46

Erlkönig Euro-Sprinter
in ErlangenInneneinrichtung für RSB-
Wagen der DR

JAHRESINHALT 1992

49

TERMINE

80

LESERUMFRAGE

80

NEUE BÜCHER

81

VORSCHAU

98

IMPRESSUM

98

Titelbild

Dr. Herbert Cadosch fotografierte
seine Station „Surava“ mit Ge 4/4 II.

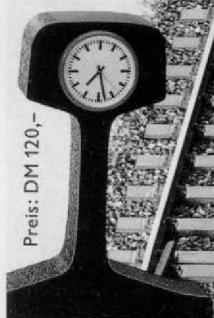
hübner

**Alle reden vom Wetter.
Wir laden Sie ein.**

Kommen Sie zu uns nach Nürnberg.
Zur Spielwarenmesse vom 4. bis
10.2.1993. Dort stellen wir aus.
In Halle D2-4-03.

Dort zeigen wir das bahnbre-
chende Sortiment in Spur 1.
Gleisoberbau und rollendes
Material. Mit vielen Anre-
gungen und wertvollen
Tips. Wir stellen unsere
Eisenbahnuhr vor sowie
das Kursbuch der Spur 1.

Sie sind uns jederzeit
willkommen. Wir
bringen genügend
Zeit für Sie und
Ihre Fragen mit.
Egal bei welchem
Wetter.



HÜBNER FEINWERKTECHNIK GMBH
Kaiserstraße 10 · 7200 Tuttlingen
Tel. 074 61/17 07-0 · Fax 074 61/17 07 28



LESERBRIEFE

MIBA 11/92: „Code 83“ contra „Profil 20“

Konzertierte Aktion

Die Argumente sind einleuchtend, doch wird leider ein wenig der Eindruck erweckt, als würden alle Betroffenen die NEM 120 nur aus Bequemlichkeit oder Unverstand ignorieren. Hier sollte gerechterweise eingeräumt werden, daß es nach der bis dato gültigen Ausgabe 1980 nicht so ohne weiteres möglich ist, ein Profil mit beispielsweise 1,8 oder 2,2 mm (beide am Markt!) unterzubringen oder gar mit einer Kurzbezeichnung zu versehen. Was liegt also näher, als sich der mehr oder weniger offenen Codebezeichnungen nach NMRA zu bedienen! Wenn sich solche Kürzel erst einmal verselbstständigt haben, ist es natürlich sehr schwierig, sie wieder „einzufangen“. Freilich sind die Bezeichnungen (als Vielfaches eines Tausendstel Zoll) nicht gerade handlich, obwohl man sich genauso daran gewöhnt wie an die Bezeichnungen 3,5 Zoll oder 5,25 Zoll bei Datendisketten. Hier denkt auch niemand mehr an die wahre Größe - man weiß, diese sind die Kleineren und jene die Größeren, das genügt. Bei fünf oder zehn Größen - um wieder aufs Gleis zu kommen - wird die Sache natürlich schon mühsam, zumal man dann ja mit den wirklichen Maßen kalkulieren will. Hier sind die kommenden NEM-Bezeichnungen sicher ein Segen und werden (Zitat) „hoffentlich von den Modellbahnern, der Modellbahnindustrie und den Fachzeitschriften fleißig angewendet“...

Die Frage „Was spricht also dagegen, in Zukunft die NEM-Bezeichnungen zu verwenden?“ möchte ich mit einer Gegenfrage beantworten: Was hält die Hersteller und Fachautoren (ich klopfe mir an die eigene Brust!) eigentlich davon ab, wirklich offensiv eine breite Aufklärungs- und Werbekampagne, womöglich als konzertierte Aktion, zum Thema Rad/Schiene zu starten, wo doch die Unsicherheit mit jedem neu erscheinenden Gleissystem nur noch größer wird? Die Geometrie eines Schienenprofils sagt ja, für sich alleine betrachtet, noch nicht viel über die Verträglichkeit mit den verschiedenen Radsätzen aus. Erst wenn die Maße der Kleineisennachbildungen, der Radlenker und der Herzstücke festliegen, sind einigermaßen sichere Rückschlüsse möglich; eine ge-

naue Berechnung entzieht sich dem Anwender ohnehin.

Den Modellbahner interessiert vor allem, welche Räder auf welchen Gleisen laufen, und nur hier kann die Öffentlichkeitsarbeit erfolgreich ansetzen. Ich wünsche mir im Interesse aller Beteiligten, daß auch die NEM 311 in gleicher Weise wie die NEM 120 überarbeitet wird. Man hört zwar immer das Argument, daß die bestehende Norm auch beliebig niedrige Spurkranzhöhen zuläßt (was im Prinzip ja auch stimmt), aber durch das Fehlen von Vorzugsgrößen und ihrer präzisen Kurzbenennung (wie sie nunmehr für die Schienennorm geschaffen wurden) ist die Versuchung bei Herstellern und Anwendern groß, doch lieber mit RP 25 zu operieren und somit die NEM zu unterlaufen. Ich möchte an dieser Stelle keine detaillierten Beispiele beschreiben, hoffe aber trotzdem verstanden zu werden. Worauf kommt es also an?

Genau wie bei der NEM 120 vorgehen, muß auch eine zukünftige NEM 311 (und die damit zusammenhängenden Normen) feste Vorzugsgrößen mit unverwechselbaren Kurzbenennungen sowie mögliche Vergleiche mit NMRA-Profilen enthalten; nur so können unerwünschte Code-Bezeichnungen aus anderen Normen verdrängt werden.

Die Hersteller von Schienenfahrzeugen und Gleisen müssen sich verbindlich und gemeinsam dazu bekennen, „was auf wem“ läuft.

Darauf muß eine publikumswirksame Kampagne aufgebaut werden, mit dem Ziel, den Markt langsam aber sicher „umzupolen“. Dabei müssen die Zusammenhänge so klar und einfach wie nur irgend möglich dargestellt werden (nur keine langen Tabellen oder gar Formeln!). Der Modellbahner muß am Ende überzeugt sein: Wenn ich eine der durch die NEM vorgeschlagenen Rad/Gleis-Paarungen wähle, gehe ich auf Nummer sicher; lasse ich mich dagegen auf andere Code-Bezeichnungen ein, hilft mir niemand! Daß dabei sowohl Standard als auch „Finescale“-Anforderungen zu berücksichtigen sind, versteht sich von selbst (wobei der Begriff „Finescale“ dann endlich überflüssig werden könnte).

Richard Grebler, Vaterstetten

Leserbriefe geben nicht die Meinung der Redaktion wieder, die sich eine sinnwährende Kürzung vorbehält.



Auch bei Minus-temperaturen kann die Freilandanlage in Betrieb bleiben.

*Alle Fotos:
Dr. Cadosch*

Der Bahnhof Surava im Winterkleid. Die Weichen funktionieren auch bei geschlossener Schneedecke einwandfrei.





Wintertaugliche RhB-Gartenanlage:

Station Surava

Zum Themenkomplex „schweizerische Schmalspurbahnen“ erreichen uns immer wieder Beiträge und Artikelvorschläge. Zumeist sind diese verständlicherweise für Spur H0m ausgelegt.

Dr. Herbert Cadosch wandte sich zunächst auch dieser Spurweite zu und schuf ein preisgekröntes Diorama. Zusätzlich „übersetzte“ er seinen Anlagentraum aber noch in den heimischen Garten. Er stellt hier seine Station Surava im Maßstab 1:22,5 als Freilandanlage vor. Aber auch zum Gleisbau – der nächste Sommer kommt bestimmt – bietet er in seinem Beitrag wertvolle Tips an.

Was wäre eine Freilandanlage ohne maßstäbliche und zur Bahn passende Gebäude? Unter dem Titel „Albula-Nordrampe“ hat die MIBA bereits einmal über einen kleinen Bahnhof an der wildromantischen Albulabahn berichtet (5/89 und 6/89). Die am Eingang zum gleichnamigen Tal liegende Station Surava war Vor-

bild für ein Diorama. Das anlässlich der Modellbautage des Verkehrshauses der Schweiz ausgezeichnete Modell stellte eine maßstäbliche Nachbildung in Nenngröße H0m dar. Der Name „Surava“ heißt auf Romanisch „über dem Wasser“ und weist darauf hin, daß jenes nicht einmal zweihundert Seelen zählende Dorf über



Wenige, unscheinbare Gegenstände richtig plziert – schon stimmt die Atmosphäre.

dem wilden Fluß, der Albula, liegt. Angeregt durch das Diorama „Surava“ ist unser Sohn Andreas, der inzwischen sein Hobby zum Beruf gemacht hat (er ist Lokführer bei der Schweizerischen Bundesbahn) mit dem Wunsch an mich heran getreten, den Bahnhof Surava auch im größeren Maßstab 1: 22,5 zu verwirklichen. Seine Wünsche hinsichtlich Ausführung und Vorbildtreue orientierten sich selbstverständlich am erwähnten H0m-Modell. Es galt also, die Kriterien des vorgegebenen Standards zu erreichen. Da ich längst vom „Rhätischen Schmalspur-Virus“ befallen war, waren keine großen Überredungskünste erforderlich, mich für dieses Vorhaben zu gewinnen. Andreas hat seine Freizeit längst der Rhätischen Bahn verschrieben: Die wohl etwas gemächlichere Gangart dieser Gebirgsbahn bildet einen guten Ausgleich zu seinem Berufsalltag; denn inzwischen

Die Stirnseite bietet eine breite Palette von Details.

